IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 207)
z dnia 6 lipca 2022 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 207)

6 lipca 2022 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Pawła Olszewskiego (KO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– przedstawienie przez ministra infrastruktury Andrzeja Adamczyka informacji nt. prac projektowych drogi ekspresowej S5 na odcinku Wirwajdy – Nowe Marzy, ze szczególnym uwzględnieniem możliwości wybudowania mostu drogowego na Wiśle w okolicach Grudziądza.

W posiedzeniu udział wzięli: **Beata Leszczyńska** zastępca dyrektora Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Sebastian Borowiak** dyrektor Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Bydgoszczy, **Agnieszka Bogucka** dyrektor Departamentu Strategii i Studiów Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, **Tomasz Biczyk** doradca ekonomiczny Najwyższej Izby Kontroli, **Maciej Glamowski** prezydent miasta Grudziądza wraz ze współpracownikami, **Andrzej Rodziewicz** wójt gminy Grudziądz, **Dorota Krezymon** wójt gminy Dragacz wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Jolanta Osiak** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dzień dobry. Witam państwa bardzo serdecznie. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie i panów posłów. Stwierdzam kworum. Bardzo serdecznie witam zaproszonych gości.

Informuję, że posiedzenie Komisji zostało zwołane w trybie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu na wniosek grupy posłów przekazany do Komisji Infrastruktury 9 czerwca 2022 r.

Zgodnie z przedstawionym porządkiem przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie przedstawienie przez ministra infrastruktury Andrzeja Adamczyka informacji nt. prac projektowych drogi ekspresowej S5 na odcinku Wirwajdy – Nowe Marzy, ze szczególnym uwzględnieniem możliwości wybudowania mostu drogowego na Wiśle w okolicach Grudziądza. Przystępujemy do realizacji porządku dziennego.

W imieniu wnioskodawców prosiłbym pana posła Roberta Kwiatkowskiego o zabranie głosu. Zanim udzielę głosu, od razu uprzedzam, że mamy dosłownie godzinę, bowiem o godz. 14.00 rozpoczynamy wspólne posiedzenie Komisji Infrastruktury z Komisją Samorządu i Polityki Regionalnej, więc nie ma możliwości, żebyśmy przekroczyli ten czas. Proszę bardzo, panie pośle.

Poseł Robert Kwiatkowski (PPS):

Bardzo dziękuję. Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, na wstępie chciałem podziękować grupie posłów, która pozytywnie odpowiedziała na moją prośbę i apel i wystąpiła w trybie art. 152 o zorganizowanie tego posiedzenia, bo temat jest i ważny, i odrobinę niepokojący. O tym, jak bardzo jest ważny, świadczy obecność zaproszonych gości. Jest tu liczna reprezentacja samorządu grudziądzkiego z panem prezydentem Glamowskim oraz przewodniczącym rady miasta, panem Kowarowskim, jak również pan Andrzej Rodziewicz, wójt gminy Grudziądz, pani Dorota Krezymon, wójt gminy Dragacz, oraz przewodniczący rady tej gminy, pan Krzysztof Książka.

Temat, jak państwo widzicie, budzi na tyle istotne emocje, jest na tyle ważny, że nasi samorządowcy postanowili zwrócić uwagę Komisji za pośrednictwem grupy posłów

reprezentujących demokratyczną opozycję, bo podpisali się pod tym posłowie i posłanki zarówno Koalicji Obywatelskiej, jak i Polski2050, Koalicji Polskiej oraz oczywiście klubu parlamentarnego Lewicy. Jest on ważny, ponieważ rzecz dotyczy przyszłości miasta Grudziądza i okolicznych gmin.

Projektowana trasa S5, której realizację przewidziano na koniec lat 20., czyli nie tak szybko, zaczyna budzić emocje, zaczyna też budzić nadzieje i, co tu ukrywać, obawy okolicznych mieszkańców. Obawy te dotyczą przede wszystkim przebiegu projektowanej trasy. Przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad podjęte zostały pierwsze kroki, ale nie będę o tym mówił, bo liczę, że przedstawiciel rządu udzieli nam kompleksowej odpowiedzi na ten temat, tym bardziej że po podjęciu tych pierwszych decyzji zaniepokojenie mieszkańców, a zwłaszcza samorządu miasta Grudziądza wzbudziła eliminacja już na tak wstępnym etapie pomysłu i projektu wybudowania trasy S5 razem z przeprawą mostową na Wiśle. Samorząd Grudziądza, o czym pewnie będzie za chwilę mówił reprezentant miasta, pokłada w tym wielką nadzieję.

Ja również podzielam ten pogląd. Wydaje się, że kolejny, trzeci po moście autostradowym i po moście Malinowskiego, most na Wiśle byłby niezwykle potrzebny do tego, żeby wyeliminować ruch tranzytowy przez miasto, usprawnić komunikację z północną częścią miasta. To bez mała stutysięczne miasto jest położone w układzie południkowym, rozciąga się z południa na północ, stąd wielkie znaczenie tego pomysłu i tego projektu. Dla przyszłości miasta znaczenie ma również fakt, że poprzez skrzyżowanie i bliskość i S5, i A1, i projektowanej drogi S16 Grudziądz ma szansę zostać wielkim centrum logistycznym, bezpośrednim zapleczem portów Trójmiasta.

Na koniec, bo myślę, że będą chcieli wypowiedzieć się jeszcze inni członkowie Komisji i zaproszeni goście, godzi się zauważyć, że w związku z narastającym konfliktem między Federacją Rosyjską, a już nie tylko Ukrainą, ale także państwami NATO, choć na razie jest to konflikt na etapie dyplomatycznym czy politycznym, bezpośredni dostęp do tzw. przesmyka suwalskiego i cała infrastruktura kolejowa i drogowa powinny zostać uznane za szczególnie ważne, bo zwiększające bezpieczeństwo naszego państwa. Stąd takie znaczenie tego projektu, stąd takie znaczenie tego pomysłu i stąd inicjatywa, za którą, jak już powiedziałem, opowiedziała się co najmniej jedna trzecia posłów naszej Komisji.

Tyle krótkiego wprowadzenia. Panie przewodniczący, jeśli pan pozwoli, dajmy szansę zaproszonym gościom.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Tak. Zaproponuję może nieco inną formułę, a mianowicie taką, byśmy teraz posłuchali, jaka jest argumentacja strony rządowej, żeby wówczas móc się do tego odnieść. Wtedy będę udzielał głosu. Bardzo proszę przedstawicieli rządu.

Zastępca dyrektora Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury Beata Leszczyńska:

Dzień dobry, panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Żeby nie tracić czasu, nie będę dalej zabierała głosu, tylko poproszę przedstawicieli generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad, żeby zreferowali prace, jakie prowadzone są w tej chwili w GDDKiA. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Bardzo proszę generalną dyrekcję.

Dyrektor Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Bydgoszczy Sebastian Borowiak:

Dzień dobry. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, chciałbym zaprezentować prezentację. Szanowni państwo, chciałbym przedstawić, jak w tej chwili wygląda sytuacja na wspomnianym odcinku S5 od Nowych Marzów do Wirwajd. Zacznę od końca, bo Nowe Marzy to nasze województwo, a Wirwajdy to województwo warmińsko-mazurskie. Chciałbym przedstawić etap prac, które zostały poczynione przez Oddział GDDKiA w Bydgoszczy.

Na wstępie chciałbym państwu pokazać docelowy kształt sieci dróg i autostrad, dróg ekspresowych, które są w całej Polsce, m.in. ze wskazaniem, o którym dzisiaj mówimy,

czyli drogi S5. Jest to kontynuacja drogi S5 od Bydgoszczy, a w zasadzie od województwa wielkopolskiego poprzez kujawsko-pomorskie, od Bydgoszczy w kierunku Nowych Marzów. Za chwilę finalnie kończymy prace i ten odcinek został wprowadzony dalej w ramach STEŚ. Rozporządzenie Rady Ministrów wskazało kształt drogi, który państwo widzicie, 24 września 2019 r. Pokazuje ono, jak ten przebieg miałby wyglądać.

Jeśli państwo pozwolicie, powiem, gdzie jesteśmy. W 2019 r. była decyzja dotycząca opracowania studium korytarzowego do 2020 r. Co ma na celu to studium korytarzowe? Jaki jest tego przebieg? Należy zwrócić szczególną uwagę na to, że jest to pierwszy dokument projektowy określający lokalizację pasa i korytarza pod nowe zamierzenie drogowe z uwzględnieniem regionalnych i lokalnych uwarunkowań geograficznych, przyrodniczych i społecznych. Służy ocenie zasadności zamierzenia inwestycyjnego, która wskazuje za i przeciw jego dalszym uwarunkowaniom i uszczegółowieniom.

Taki dokument powstał. Nazywał się studium korytarzowe. Został zaprezentowany w sierpniu 2020 r. Proszę zwrócić uwagę, że w ramach opracowana studium korytarzowego powstało bardzo dużo wariantów. Studium korytarzowe opracował Departament Strategii i Studiów w GDDKiA w Krakowie. W ramach zadania prowadzono analizy korytarzowe. Na celu było pokazanie słabo rozwiniętej sieci, która jest między Grudziądzem a Olsztynem. To niedostosowanie w tym sąsiedztwie dróg pod względem geometrii i nośności układu drogowego, który funkcjonuje w tej chwili, brak rozwoju szybkiego ruchu, który sprzyja wykluczeniu komunikacyjnemu w zakresie obniżenia możliwości lub też potencjału konkurencyjności.

W ramach tychże prac powstały cztery korytarze. Jak państwo widzicie, dwa lata temu prezentował to dyrektor Tomasz Żuchowski. Akurat z uwagi na pandemię prezentowaliśmy to na Teamsie. Zostały zaprezentowane te cztery warianty. W ramach czterech wariantów jest wariant, o którym wypowiadacie się państwo, m.in. wariant brązowy, który przechodzi powyżej Grudziądza przez Wisłę, z nowym obiektem mostowym. Najważniejsze aspekty za wyborem naszych wariantów, które pokazujemy, wariantu pierwszego i drugiego, to wyniki analiz ekonomicznych, efektywności społecznej i inwestycji gospodarczej określone jako wskaźnik ERR. Jak państwo widzicie, wynosi on 21,4% dla korytarza 1, 21,76% dla korytarza 2, a 14,13% dla korytarza 4, co stanowi dość kluczowy i ważny argument potwierdzający zasadność dalszego opracowania inwestycji dla wariantów 1 i 2. Co istotne, ważnym aspektem do dalszego wykorzystania jako drogi tranzytowej i dla ruchu osobowego są analizy ruchowe.

Analiza porównawcza, którą należy tutaj wskazać – gdzie do dalszego opracowania i do dalszych kryteriów w ramach programu inwestycji przyjęto wariant 1 i wariant 2, który został zatwierdzony w 2021 r., gdzie łączny kosz zadania to 2,5 mld zł, a proces przygotowawczy to 16,5 – pokazuje cztery grupy kryteriów. Są to grupy kryteriów środowiskowych, technicznych, ekonomicznych i sieciowych. W ramach tych czterech grup sumarycznie pokazało nam, że do dalszej rekomendacji jest przebieg w ramach pierwszego i drugiego wariantu.

Proszę zwrócić uwagę, że w ramach wszystkich prac, które były tu prowadzone, udział władz samorządowych z powiatów, na terenie samego Grudziądza i gmin sąsiednich, był dosyć szeroki, szeroko omawiany i szeroko z państwem konsultowany, stąd też jest tu wyświetlone jedno z pism, które wskazuje na ten udział.

W podsumowaniu wyników do studium korytarzowego w ramach jednostki samorządu terytorialnego zbieraliśmy opinie od każdego z samorządów, co pokazywało za i przeciw dla każdego z wariantów. Proszę zwrócić uwagę, że dla wariantu korytarza 1 było 7 za, dla wariantu 2 było 8 za, dla wariantu 3 i 4 było 0 za, natomiast przeciwników wariantu 1 i 2 było 2, a właściwie sprzeciw był tylko do korytarza 1. Pozostali interesariusze w ramach studium opowiedzieli się za korytarzem 2. Ci interesariusze to firmy prywatne z okolic, które miały udział w wypowiedzeniu się o ewentualnym przebiegu w ramach wpięcia się tego układu drogowego.

W ramach dalszego zobrazowania tematu powiem, że program inwestycji, który powstał, został podpisany przez ministra w maju 2021 r. do dalszych rekomendacji w ramach wariantu 1 i 2, co państwu tutaj pokazuję. W lipcu 2021 r. ogłoszono postępowanie w ramach STEŚ. Umowa została podpisana w listopadzie, natomiast już w kwiet-

niu odbyły się pierwsze spotkania z samorządowcami. Większość z państwa brała w tym udział, bo odbyły się one również przy pomocy aplikacji Teams, gdzie były wyświetlane korytarze i warianty.

Chciałbym zwrócić uwagę, jak ten proces przebiega i wygląda. Najpierw jest studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe, uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, przygotowanie koncepcji, dalej jest postępowanie w zakresie „projektuj i buduj", uzyskanie decyzji…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Przepraszam, panie dyrektorze. Wiemy to wszystko, ale te etapy są zdecydowanie dalej niż to, o czym mamy dzisiaj rozmawiać. Uczulam na limit czasowy. Czy moglibyśmy więc zmierzać do konkluzji o tym, dlaczego wariant, który jest w temacie zwołania posiedzenia Komisji, został wykluczony z możliwości STEŚ?

Dyrektor Oddziału GDDKiA w Bydgoszczy Sebastian Borowiak:

Panie przewodniczący, oczywiście. Już przeszedłem dalej. Zaawansowanie STEŚ… Po konsultacjach, które miały miejsce w kwietniu, każdy z samorządowców miał możliwość wypowiedzenia się i po pierwsze zrobił to osobiście, a po drugie miał możliwość wystąpienia do nas z oficjalnym dokumentem. Po tych konsultacjach do GDDKiA zostały przesłane dokumenty. Uwzględniliśmy m.in. warianty. Powstały kolejne warianty: wariant 1A i wariant 3B. Na dziś przekazaliśmy taką informację, natomiast jeszcze nie zostało to skonsultowane z mieszkańcami. W końcówce trzeciego, na początku czwartego kwartału chcemy zrobić konsultacje społeczne z mieszkańcami i pokazać te warianty, aby nie budziły większych wątpliwości w tym obszarze.

Myślę, że powinienem zostawić ten slajd, bo kolejnym slajdem jest harmonogram, co w dalszej perspektywie będzie przez nas procedowane. Warianty, które zostały tutaj pokazane, wariant 1 i 3, to warianty, które zostały wskazane przez samorządowców z gminy, z powiatów. Uwzględniliśmy je z uwagi na to, że pierwsze w tym obszarze występują trudne uwarunkowania środowiskowe, uwarunkowania w zakresie farm wiatrowych, jak również gazu, wysokiego ciśnienia. Jesteśmy po wstępnych uzgodnieniach, ale czekamy na oficjalne dokumenty od gazowników w tym obszarze. Tak kształt wygląda na chwilę obecną.

Co do wariantu 4, który należałoby uwzględnić i powiedzieć chociaż dwa zdania o tym, dlaczego ten wariant nie idzie, to po pierwsze, jak powiedzieliście państwo wcześniej, koszty dla korytarza 4 to 7 mld zł, w uwzględnieniem nowego mostu. Wskaźnik ENPV mówi o 14,13%. Jak powiedziałem wcześniej, dla korytarzy 1 i 2 jest to na poziomie 21%. Warunki środowiskowe, które są w tym obszarze, są dosyć skomplikowane i trudno byłoby je przejść i uzyskać decyzję środowiskową. Byłoby to pewnie niemożliwe. Należałoby mieć na względzie również to, że dwa samorządy opowiedziały się negatywnie dla tegoż wariantu.

Myślę, że w telegraficznym skrócie to chyba tyle.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Otwieram dyskusję. Proszę bardzo, pan Glamowski, prezydent Grudziądza.

Prezydent miasta Grudziądza Maciej Glamowski:

Bardzo dziękuję. Na początku chciałbym bardzo serdecznie podziękować posłom inicjatorom zwołania posiedzenia Komisji. Dziękuję panu przewodniczącemu. Chciałbym też podziękować za cały program inwestycyjny, który toczy się wokół Grudziądza. Mówię tutaj o budowie dróg ekspresowych, które powodują doskonałe skomunikowanie nie tylko naszego miasta, ale całego regionu. Mówię tu o wcześniejszych inwestycjach, o autostradzie A1, jak też o budującej się w tej chwili drodze S5 w kierunku Bydgoszczy. Dla nas bardzo strategiczną rzeczą jest kolejny etap budowy S5 w kierunku Ostródy, w kierunku Olsztyna.

Nie chciałbym powtarzać tego, o czym była mowa, a co prezentował pan dyrektor. Powiem tylko, dlaczego optujemy za wariantem północnym i jaki jest nasz punkt widzenia.

Rzeczywiście z czterech korytarzy, które były wcześniej procedowane, jeden zakładał budowę mostu w Grudziądzu, nowej przeprawy mostowej na terenie północnym, który z punktu widzenia naszego miasta jest strategiczny. Dlaczego? Dlatego że lepiej komunikuje z tej części miasta nie tylko Grudziądz, ale także gminę Grudziądz i gminy, które są wykluczone komunikacyjnie, chociażby gminę i miasto Łasin, a także nie powoduje zakorkowania miasta. Cały ruch przy wyborze wariantu południowego kumuluje się więc w kierunku południowym. To jest kolejny argument. Kolejny argument to to, że w ten sposób Grudziądz zyskałby kolejną bezpłatną przeprawę mostową. Dzisiejsza przeprawa, co jest ewidentnie widoczne, cały czas korkuje się. Mówię o moście Bronisława Malinowskiego. Kolejna przeprawa autostradowa jest oddalona w kierunku południowym i jest płatna. Kolejny, bardzo ważny aspekt to aspekt militarny, który pojawił się w ostatnim czasie. Grudziądz jest dużym garnizonem. Wokół Grudziądza są też inne jednostki wojskowe, a ta przeprawa na pewno byłaby wskazana pod kątem militarnym.

Wracając do całej procedury, chcielibyśmy przywrócić wariant północny do analizy STEŚ i wtedy podjąć decyzję, czy rzeczywiście wariant północny jest możliwy, czy nie jest możliwy do realizacji. Wariant północny został odrzucony na podstawie analiz przeprowadzonych przez GDDKiA, a nie na podstawie analizy STEŚ. W tej chwili wszystkie analizowane praktyczne warianty są korytarzami południowymi, jest to przebieg południowy. Stąd, aby uzyskać pełny obraz przebiegu trasy w okolicach Grudziądza, uważamy, że także wariant północny powinien być przeanalizowany w analizie STEŚ, która dokładnie pokaże, czy ten wariant jest drogi, czy nie jest drogi.

Oczywiście mówiąc o budowie nowego mostu, wykazywano, że jest to inwestycja większa o ok. 2 mld zł, ale trzeba też pamiętać, że dzisiaj analizujemy jeden z wariantów południowych, który zakłada wyburzenie 150 domów. On jest nieakceptowalny. To są gigantyczne koszty ekonomiczne, ale też społeczne. Jeszcze powtarzam, że do analizy STEŚ nie został włożony żaden wariant północny. Wszystkie warianty są korytarzami południowymi. To jest clou całości.

Jeszcze jedna, bardzo istotna sprawa jest taka, że Grudziądz jako miasto od początku konsekwentnie opowiadał się za wariantem północnym, ponieważ, jak powiedziałem, z punktu widzenia rozwoju miasta, które jest prawie stutysięcznikiem, budowa nowej przeprawy mostowej w okolicach Grudziądza jest strategiczna.

Myślę, że to tyle tytułem wprowadzenia. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pan poseł przewodniczący Król.

Poseł Piotr Król (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, przede wszystkim cieszę się, że spotkaliśmy się w tej sprawie, bo myślę, że warto, żeby wybrzmiało to na tej Komisji. Jeszcze do niedawna dawne województwo bydgoskie i największe miasto województwa kujawsko-pomorskiego, czyli Bydgoszcz, były pozbawione dostępu do drogi ekspresowej. To zmieni się, jak uda nam się oddać oba pasy S5 między Bydgoszczą a Nowymi Marzami. Kolejna część S5, która miałaby komunikować województwo kujawsko-pomorskie dalej, z warmińsko-mazurskim, jest istotna z tego tytułu, że jak ktoś choć raz korzystał z dróg warmińsko-mazurskich, to wie, że, delikatnie mówiąc, ich poziom pozostawia bardzo dużo do stanu, który znamy wokół innym miast w Polsce. Jako kujawsko-pomorskie też jesteśmy żywo zainteresowani tym, żeby S5 komunikowała nas dalej, na północny wschód. Myślę, że co do tego jest pełna zgoda.

Świat tworzą szczegóły. Według naszego stanu wiedzy – konsultowaliśmy to jeszcze z panem przewodniczącym – jest podział kompetencji. Oczywiście cieszymy się, że widzimy pana dyrektora Borowiaka z oddziału bydgoskiego, ale, jeżeli chodzi o tę inwestycję, jest podział kompetencji między oddziałem olsztyńskim czy warmińsko-mazurskim, a bydgoskim. Nie widzę na liście nikogo z tego oddziału, więc nie chcielibyśmy mieć wrażenia, że rozmawiamy o aspektach technicznych dotyczących tej inwestycji, a ci, którzy prowadzą ją w pewnym obszarze, nie są obecni. Stąd pytanie. Jeżeli jest ktoś z centrali GDDKiA, prosilibyśmy o wytłumaczenie, jak te kompetencje dzielą się w odniesieniu do tej inwestycji. To jest pierwsza rzecz.

Druga rzecz jest taka. Oczywiście z sympatią witamy na posiedzeniu Komisji przedstawicieli Grudziądza. Chciałbym natomiast nieśmiało zauważyć, że inwestycja ta ma komunikować dawne województwo bydgoskie, czyli m.in. gminy leżące na północ od Bydgoszczy, dalej z Polską północno-wschodnią. Dlatego na moje zaproszenie gości m. in. pani wójt gminy Dragacz, pani Dorota Krezymon, jest też wiceszef Rady Gminy Dragacz. Prosiłbym ich o zabranie głosu z tego tytułu, że jest to gmina niezwykle aktywna, jeśli chodzi o pozyskiwanie podmiotów, które zaczynają duże inwestycje na terenie gminy, bo są to duże inwestycje logistyczne. Pani wójt powie to bliżej.

Tutaj z kolei nachodzi kolizja z jednym z wariantów, na których najprawdopodobniej zależy Grudziądzowi. Uważam więc, że warto, żebyśmy spotkali się w tym gronie, bo chciałbym, żeby koledzy z Grudziądza wyjechali z taką wiedzą, że skoro obecnie droga S5 kończy się w Nowych Marzach i przechodzi z gminy po „naszej" stronie Wisły, a potem wchodzi na ziemię grudziądzką, to my z kolei chcielibyśmy uniknąć takiej sytuacji, że pani wójt wydała decyzję o warunkach zabudowy czy pozwoleniu na budowę, a za chwilę okaże się, że gmina będzie musiała ogłosić bankructwo, bo będzie musiała płacić wielomilionowe odszkodowania. Dlatego bardzo prosiłbym, żeby teraz zabrzmiał głos z „naszej" strony Wisły, oczywiście jeżeli pan przewodniczący pozwoli. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Tak, oczywiście zaraz udzielę głosu pani wójt, ale uzupełnię, bo pan przewodniczący Król zadał bardzo ważne pytanie do GDDKiA. W tym obszarze też chciałbym dowiedzieć się, kto jest absolutnie wiodący w realizacji tej inwestycji. Czy jest to oddział bydgoski, czy oddział warmińsko-mazurski? To raz.

Po drugie, nie chciałbym, żebyśmy toczyli tu dyskusję odnośnie do tego, który przebieg trasy jest lepszy, bo to nie jest ten moment. Dyskusja powinna być przede wszystkim o tym, dlaczego niektóre warianty zostały a priori wykluczone z analizy. Im więcej wariantów się bada, tym lepiej dla podjęcia przyszłej decyzji. Jeśli wykluczamy pewne warianty, eliminujemy możliwość podjęcia najlepszej decyzji. Ostatnio byłem w Grudziądzu i wsłuchiwałem się w głosy co do przebiegu zarówno za częścią południową, jak i za częścią północną. Nie wnikam, bo naprawdę nie chciałbym, żeby to politycy decydowali, którędy ma biec droga, tylko chciałbym, żeby decydowali o tym eksperci, drogowcy, a żeby mogli decydować, trzeba przebadać wszelkie możliwe warianty. Mój problem z realizacją tej inwestycji jest taki, że pewien wariant został z góry wyeliminowany z możliwości badania, czyli został skasowany bez żadnego na tę chwilę racjonalnego uzasadnienia.

Jeśli więc pan dyrektor mógłby krótko i zwięźle odpowiedzieć na te dwa pytania, to później poproszę panią wójt i oczywiście panią dyrektor z GDDKiA.

Dyrektor Departamentu Strategii i Studiów Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Agnieszka Bogucka:

Szanowni państwo, pozwolę sobie odpowiedzieć na te pytania. Agnieszka Bogucka, dyrektor Departamentu Strategii i Studiów w GDDKiA. Zacznę od pytania dotyczącego tego, który z oddziałów jest wiodący przy tej inwestycji. Inwestycja przebiega przez obszar dwóch województw: warmińsko-mazurskiego i kujawsko-pomorskiego. Każdy z oddziałów realizuje tę inwestycję na swoim terenie. Było wspólne postępowanie przetargowe, odbywają się wspólne rady techniczne, jest więc pełna koordynacja, jeżeli chodzi o styk drogi na granicy województw.

Nie ma przedstawiciela oddziału w Olsztynie, bo zgodnie z tym, co było w zaproszeniu, mieliśmy dzisiaj rozmawiać o przebiegu w rejonie Grudziądza. Nie wydawało nam się więc zasadne, aby w tym spotkaniu uczestniczył przedstawiciel GDDKiA z Olsztyna, skoro będziemy rozmawiać o przebiegu wariantu w województwie kujawsko-pomorskim, stricte w Grudziądzu.

Pozwolę sobie też odpowiedzieć na pytanie, dlaczego korytarz brązowy został odrzucony. Przede wszystkim, jak mieli państwo okazję widzieć na jednym ze slajdów, były zaprezentowane etapy pokazujące, jak powstaje inwestycja. Studium korytarzowe jest pierwszym etapem, na którym na poziomie ogólnych danych dostępnych dla wszystkich

analizowane są wszelkie rozwiązania. Widzieli państwo też slajd, na którym było bardzo dużo przebiegów zaproponowanych w ramach analizy sieciowej.

Do dalszych prac analitycznych wybraliśmy cztery warianty. Wszystkie cztery warianty zostały poddane analizie wielokryterialnej, podobnej do tej, którą wykonuje się na etapie STEŚ. Warianty te zostały ocenione. Do dalszych prac zostały skierowane dwa najlepsze warianty. Wariant brązowy, w przebiegu północnym, był korytarzem, który w analizie wielokryterialnej zajął czwartą pozycję, czyli ostatnią.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Przepraszam, pani dyrektor. Pytanie uzupełniające. Jak skończy pani tę wypowiedź, proszę, by powiedziała pani jeszcze, ile badanych wariantów jest po stronie województwa warmińsko-mazurskiego.

Dyrektor Departamentu Strategii i Studiów GDDKiA Agnieszka Bogucka:

Szanowni państwo, panie przewodniczący, żebyśmy się dobrze zrozumieli, jeszcze uzupełnię. Na etapie studium korytarzowego mówiliśmy o korytarzach, w ramach których już dzisiaj, na etapie STEŚ, są poszukiwane konkretne warianty i rozwiązania. Nie poszukujemy rozwiązań w korytarzu północnym, ponieważ nie został on skierowany do dalszych prac, bo w ramach naszych analiz wypadł najgorzej, jako najmniej uzasadniony ekonomicznie, ruchowo również.

Chcę natomiast podkreślić jeszcze jedną rzecz. Ze strony GDDKiA prowadzona była bardzo transparentna komunikacja z jednostkami samorządu terytorialnego. Wyniki naszych prac i STEŚ zostały zaprezentowane i część jednostek samorządu terytorialnego, jak prezentował to pan dyrektor Borowiak, wypowiedziała się w tym zakresie i mieliście państwo informację o tym, ile zbiorczo było głosów za którym wariantem i ile było przeciw.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Zgodnie z kolejnością zgłoszeń: pan poseł Szymański, następnie pan poseł Ardanowski. Również prosiłbym o zwięzłość wypowiedzi ze względów czasowych.

Poseł Tomasz Szymański (KO) – spoza składu Komisji:

Oczywiście. Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Szanowni państwo, oczywiście będę zadawał już konkretne pytania, ponieważ wszystko to, co zostało powiedziane, czyli to, dzięki komu, dlaczego i w jakim celu jest zwołane to posiedzenie Komisji, już państwo wiecie. Chciałbym natomiast prosić o uściślenie, panie dyrektorze.

Powiedzieliście państwo, że tak naprawdę macie podział kompetencyjny w zakresie realizacji inwestycji pomiędzy oddziałem bydgoskim i oddziałem warmińsko-mazurskim, jednak z tego, co wiem, decyzję środowiskową wyda RDOŚ w Olsztynie. Prawda? To ten regionalny oddział GDDKiA będzie odpowiadał za całość inwestycji. Proszę sprawdzić informacje, które chcą uzyskać zainteresowane osoby, zainteresowane podmioty. Udając się do dyrekcji w Bydgoszczy, są informowane o tym, że nie ma takiej opcji, ponieważ nie prowadzą tej inwestycji. Zainteresowane podmioty kierowane są do Olsztyna. To gwoli uzupełnienia informacji o tym, jak dzielicie się państwo kompetencjami i wzajemnym przepływem informacji.

Mówimy o studium korytarzowym i mówimy o wariancie brązowym, który tutaj państwo staracie się uzasadnić, żeby go nie było, żeby dalej go nie analizować przez STEŚ, ale był też wariant niebieski przechodzący przez Grudziądz, który też już został zlikwidowany. Osobiście dowiedziałem się o kolejnych dwóch wariantach: 1A i 3B. Do tej pory nikt z nas o tym nie wiedział. Nikt. Bazowaliśmy na informacjach, że mamy wariant zielony, fioletowy i czerwony. One są w 70% praktycznie zbieżne na całej długości na odcinku kujawsko-pomorskiego. Analizując podobny układ wariantu w warmińsko-mazurskim, gdzie mamy te trzy kolory, okazuje się, że one są całkowicie od siebie odsunięte. Tam faktycznie mamy podział na wariant centralny, południowy i północny.

Szanowni państwo, pan dyrektor wspominał o interesariuszach, którzy się wypowiedzieli. Widząc te dane, też zrobiłem wielkie oczy, ponieważ wskazał pan na podmioty, które są firmami, które podjęły jakieś opinie na temat lokalizacji i przebiegu ewentualnych wariantów korytarzowych poszczególnych tras. Nie wiem, czy zaliczają się do tego

wyłącznie firmy, a pan wspomniał wyłącznie o podmiotach prowadzących działalność gospodarczą. Są również inne podmioty, stowarzyszenia, przede wszystkim organy samorządowe.

Będę bardzo prosił pana o przybliżenie lub wskazanie wariantów 1A lub 3B, o których do tej pory nie wiedziałem, bo bazujemy na wariantach 1, 2, 3. Szanowni państwo, tak jak powiedział pan przewodniczący i wiceprzewodniczący Król, na tę chwilę to nie my będziemy ustalać, jaki jest realny przebieg wariantów trasy.

Niepotrzebnie też używamy wariantów. Wariantowość przebiegu sugeruje odbiorcy, że jest bardzo blisko tego, że to może zostać zrealizowane. Otóż nie. Jesteśmy na przedwstępnym etapie dyskusji na temat projektowanej lokalizacji umiejscowienia ewentualnych korytarzy. Brak komunikacji z państwa strony powoduje uzasadnione niepokoje społeczne, ponieważ ludzie, społeczność lokalna, stowarzyszenia, które się tworzą, nie wiedzą, z kim i o czym mają rozmawiać. Dlatego, szanowni państwo, przed STEŚ powinniśmy bardzo poważnie podejść do tematu, ponieważ wykładnik ekonomiczny nie jest chyba dla państwa jakimś wielkim problemem, bo nie takie rzeczy robiliście, nie patrząc na względy ekonomiczne. To oczywiście do strony rządowej, nie do GDDKiA, ale chodzi o to, żeby problem załatwić.

Jesteśmy w nadzwyczajnej sytuacji geopolitycznej i społecznej. Mając na uwadze podział i strategię obronną w lewobrzeżną i prawobrzeżną stronę Wisły, mając również na uwadze lokalizacje jednostek wojskowych w okolicach Grudziądza, ponieważ jest to bardzo duży punkt zbiorczy jednostek wojskowych, trzeba również wziąć pod uwagę te aspekty, które nie były brane pod uwagę przed przygotowaniem studium korytarzowego. Dlatego, szanowni państwo, im więcej czasu poświęcimy na analizę wszystkich dostępnych aspektów na tym etapie, do przygotowania STEŚ, tym lepiej. Na tym etapie powinniśmy dyskutować, szukać za i przeciw, ale i wziąć pod uwagę jak największą liczbę możliwych koncepcji i poważnie do nich podejść, angażując środowiska lokalne, stowarzyszenia, samorządowców, a również sytuację geopolityczną, której jesteśmy świadkami po 24 lutego. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Panie dyrektorze, czy w istocie decyzja środowiskowa będzie wydawana przez oddział warmińsko-mazurski?

Dyrektor Oddziału GDDKiA w Bydgoszczy Sebastian Borowiak:

Panie przewodniczący, chciałbym odnieść się do…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Nie, tylko to, bo to jest niezwykle istotne.

Dyrektor Oddziału GDDKiA w Bydgoszczy Sebastian Borowiak:

Nie, bo nie jest jeszcze ustalone, gdzie ta decyzja finalnie będzie wydawana: czy to będzie RDOŚ bydgoski, czy to będzie RDOŚ olsztyński. Mamy po 45 km i zawsze koordynujemy ze sobą punkt styku, a to, czy finalnie decyzja będzie wydawana w Olsztynie, czy w Bydgoszczy, ma najmniejsze znaczenie, tym bardziej że i tak jeden czy drugi RDOŚ będzie to ze sobą konsultował.

Jeśli pan przewodniczący pozwoli, co do opinii w zakresie tego, że ktoś nie wie, że mieszkańcy Bydgoszczy, ewentualnie okolic Grudziądza czy powiatów zgłaszają się do oddziału bydgoskiego, mówiąc o tym, że są kierowani do warmińsko-mazurskiego, jest to zwyczajna nieprawda, tym bardziej że samorządowcy i mieszkańcy doskonale o tym wiedzą, bo takie pisma do nas spływają. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pan poseł Ardanowski.

Poseł Jan Krzysztof Ardanowski (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, również zgadzam się z poprzednikami, że to nie politycy powinni decydować o przebiegu głównych tras komunikacyjnych w Polsce ani też przebiegi te nie powinny być elementem gry politycznej wokół tego, kto bardziej kocha Grudziądz czy okoliczne gminy. O tym powinna zadecydować chłodna analiza.

Trasy szybkiego ruchu mają mieć znaczenie strategiczne dla skomunikowania regionów Polski. Oczywiście dobrze byłoby, gdyby uwzględniały również potrzeby komunikacyjne lokalnych społeczności dużego miasta, jakim jest Grudziądz, ale nie taka jest ich rola. Jest tak, że kiedy mówimy o inwestycjach… Nie znam w Polsce przypadku, gdzie każdy wariant byłby przez kogoś pozytywnie przyjmowany. Zawsze są jakieś opory i jedni chcą, drudzy nie chcą. Jednym wydaje się, że jest to element przyciągnięcia inwestycji, inni protestują, bo wydaje się, że jest to utrudnienie dla życia społeczności lokalnych. Na to wszystko nakładają się ekolodzy, którzy zanegują każdy przebieg. Obojętnie, czy będzie on w tym, czy w innym miejscu, zawsze będzie opór ze strony organizacji ekologicznych czy nazywających się ekologicznymi. Dochodzą do tego również koszty.

Kwestia mostu… Cieszyłbym się, gdyby na terenie województwa, a pewnie i w całej Polsce, tych mostów było dużo. O nowym moście marzy Włocławek, o nowym moście marzy Toruń, o nowym moście marzy Grudziądz. Pewnie gdybyśmy szli wzdłuż Wisły, każde miasto chciałoby następny most. Ten argument, że most w Grudziądzu zwiększy obronę przesmyku suwalskiego, można włożyć między bajki. W ogóle nie powinniśmy brać tego pod uwagę. To jest trochę utopia, bo o przemieszczaniu wojsk w Polsce będą decydowały inne elementy strategiczne, a nie to, czy będzie dodatkowy most, czy nie, tym bardziej że każdy most w każdej chwili można zniszczyć.

Chciałbym, żeby dyskusja na temat przebiegu rzeczywiście była oparta – jak sądzę, pan dyrektor przedstawił te elementy – na rzeczowej ocenie samorządów, ale trzeba też zgodzić się, że samorządy będą się między sobą różniły. Dragacz będzie chciał czegoś innego, Świecie nad Osą, Grupa, Łasin czy, już za granicą, Biskupiec będą chciały czegoś innego. W pewnym sensie to wzajemnie się znosi. Trudno jest brać pod uwagę przebiegi, które uwzględniałyby interesy partykularne gmin, bo nigdy niczego nie bylibyśmy w stanie wybudować. Cieszę się, że ta trasa w ogóle powstaje, że czarna dziura, jaka była między Bydgoszczą a Marzami… Cieszę się, że Bydgoszcz, najważniejsze miasto w województwie, lada moment będzie już właściwie dobrze skomunikowane, że jest to dobrze rozwijany system komunikacyjny. Tutaj powinna decydować tylko chłodna analiza ocen samorządów, podmiotów gospodarczych i wpływu na środowisko.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Zgodnie z kolejnością zgłoszeń: pani Dorota Krezymon, wójt gminy Dragacz. Naprawdę prosiłbym o zwięzłość wypowiedzi, bo mamy niewiele czasu, a zgłosiło się jeszcze kilku mówców.

Wójt gminy Dragacz Dorota Krezymon:

Dzień dobry. Szanowne panie i panowie posłowie, szanowni państwo, mówiąc o interesie gminy Dragacz, chciałabym zaznaczyć, że gmina Dragacz w wariancie północnym zaczyna się właściwie tak jak ten wariant, czyli zaczyna się w Nowych Marzach, a kończy w Wielkim Zajączkowie, czyli mniej więcej tam, gdzie miałby powstać ten most. Przejażdżkę przez gminę Dragacz zaczynamy od Nowych Marzów, gdzie mamy most autostradowy. Mniej więcej w środku gminy mamy most drogowo-kolejowy, a na końcu tej gminy, gdyby wariant północny wszedł w rachubę, mielibyśmy trzeci most, łączący Grudziądz z naszą stroną Wisły.

Tak naprawdę nasza gmina położona jest wzdłuż Wisły, a środkiem przecina ją droga krajowa nr 91. Jak wygląda gmina po obu stronach drogi? Jak nie chcielibyśmy ulokować północnej trasy, musimy iść albo północną, albo południową stroną tzw. „jedynki”, czyli drogi krajowej nr 91. Po obu tych stronach od samego węzła autostradowego mamy 100 ha terenów inwestycyjnych. To są tereny, których w czasie analizy studium korytarzowego w 2010 r. nikt nie brał jeszcze pod uwagę. W tej chwili funkcjonuje tam Thyssenkrupp Materials, już oddawane są tam pierwsze hale Panattoni i praktycznie wszystkie tereny są już na etapie wykupu przez Panattoni. To są kolejne potężne miliony zainwestowane na terenie gminy Dragacz.

Tak jak powiedział pan poseł na samym początku, mam ogromną nadzieję, że to gmina Dragacz będzie węzłem logistycznym dla całego regionu, przy ścisłej współpracy z Grudziądzem, ponieważ firma Panattoni nazwała ten park parkiem Grudziądz, chociaż został zlokalizowany na terenie gminy Dragacz. Tych kosztów parę lat temu przy ana-

lizie studium korytarzowego nikt z państwa nie brał jeszcze pod uwagę, a one, proszę mi wierzyć, są potężne, a prace są bardzo zaawansowane.

Po jednej stronie jedynki w stronę Wisły, czyli po stronie wschodniej, właściwie prawie na stu procentach terenu gminy Dragacz mamy Park Krajobrazowy Doliny Dolnej Wisły. Po stronie zachodniej mamy Rezerwat Przyrody Jezioro Fletnowskie. Na terenie Górnej Grupy i Dolnej Grupy mamy główny zbiornik wód podziemnych nr 129 i teren ochrony ujęcia wody pitnej. Mamy tereny rolnicze drugiej i trzeciej klasy. Mamy ogrom zabudowań, bardzo zurbanizowany teren. Jeżeli będziemy myśleli o tym przebiegu, to myślę, że będzie tam nie mniej niż 150 wyburzeń.

Dla radnych gminy Dragacz – jest tu ze mną pan wiceprzewodniczący – sytuacja jest absolutnie jasna, skonsultowana z wszystkimi środowiskami w naszej gminie. Chodzi nam nie tylko o tereny inwestycyjne, które są dla nas przeogromną szansą na rozwój i których z całą pewnością nie chcielibyśmy stracić, ale chodzi również o aspekty społeczne, chodzi również o aspekty przyrodnicze, chodzi o to, że natężenie ruchu na tym wariancie, jak pokazała analiza studium korytarzowego, byłoby najmniejsze w porównaniu z wszystkimi innymi wariantami. Dla radnych to wszystko jest jednoznaczne. Uchwała rady gminy sprzed miesiąca wyraźnie mówi, że jesteśmy absolutnie przeciwni przywróceniu wariantu północnego.

Więcej, uważam, że warianty, które w tej chwili są analizowane w ramach STEŚ, budzą najmniej wątpliwości, najmniej kontrowersji. Niedawno, parę dni temu, rozmawiałam z wójtem Świecia nad Osą. Jest przeszczęśliwy z takiej opcji i uważa, że również dla nich jest to szansa na rozwój. Z tego, co wiem, gminy, przez które miałby przebiegać analizowany wariant, również nie wnoszą do niego sprzeciwu. Takie inwestycje zawsze będą kontrowersyjne, ale jeżeli udało się wypracować coś, co jest w miarę akceptowalne dla wszystkich, to jaki jest sens wracać do koncepcji, która dla gminy Dragacz oznaczałaby utratę możliwości rozwoju kosztem Grudziądza? Grudziądz niczego nie traci. Grudziądz nie ma Panattoni i nie ma 100 ha terenów inwestycyjnych. Tzn. ma, ale gmina Dragacz ma istniejące tereny inwestycyjne, które trzeba będzie zlikwidować i gdzie konieczne będą wyburzenia albo Thyssenkrupp, albo Panattoni. Dla nas i dla naszych radnych jest to opcja absolutnie nie do przyjęcia.

To właściwie wszystko. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Właśnie tego typu argumenty są brane przy okazji STEŚ. To byłoby uwzględnione. Chodzi tylko o to, jak rozumiem wnioskodawców – a również ja, lubiąc podejmować decyzję na podstawie wielu przesłanek, tak uważam – że warto byłoby zbadać ten odcinek i ewentualnie go wykluczyć, aby była to decyzja merytoryczna, a nie polityczna. Dzisiaj mam wrażenie, że wyklucza się badanie pewnego wariantu z bliżej nieokreślonych powodów.

Przepraszam, ostatni głos, pani dyrektor Sylwia Łazarczyk. Jeśli będzie chciała ustosunkować się jeszcze GDDKiA, to tak, a jeśli nie, to będziemy kończyli, bo zaraz zaczynamy kolejne posiedzenie.

Dyrektor Zarządu Dróg Miejskich w Grudziądzu Sylwia Łazarczyk:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, ja merytorycznie. Mam pytanie. Wiadomo, że przy studium korytarzowym dokładność liczenia kosztów jest bardzo, bardzo ogólna. W mojej ocenie w ogóle nie wzięto pod uwagę dwóch aspektów: po pierwsze, mostu istniejącego na Wiśle, który jest własnością PKP, który jest w fatalnym stanie i jest do remontu, co myślę, że jest państwu wiadome, bo odpowiadacie tam za nawierzchnię; po drugie tego, że koszty społeczne w mojej ocenie w ogóle nie zostały uwzględnione. To, jeżeli chodzi o koszty.

Jeżeli chodzi o ekologię, mam przed sobą mapkę, która ma korytarze ekologiczne. Każdy z wariantów idzie przez korytarz ekologiczny, a patrząc na część warmińsko-mazurską, wiem, że praktycznie trzy czwarte są po terenach ekologicznie chronionych.

Szanowni państwo, nie chodzi nam o to, żebyśmy dzisiaj decydowali, czy to ma być wariant północny. Nie zgodzę się też, to jest wierutne kłamstwo, że powiedzieliśmy, że nie interesuje nas wariant północny. Jestem dyrektorem od ponad 10 lat. Uczestni-

czyłam w tym na każdym etapie. W żadnym momencie nie mówiliśmy, że to jest wariant, który nam nie odpowiada. Wręcz przeciwnie, za każdym razem było podkreślane, że dla Grudziądza strategiczny jest most na Wiśle i przebieg północny.

Kolejna rzecz. Mówicie państwo o natężeniu ruchu. Nie wiem. W tej chwili warianty, które są zaproponowane, może troszeczkę odciążą nam drogę wojewódzką nr 534. Śmiem twierdzić, że przy tym wariancie drogi krajowe zostaną tak dociążone, że miasto nam się zakorkuje, jeżeli cokolwiek stanie się na proponowanym przebiegu nowej drogi S5.

W nawiązaniu do gminy powiem, że był taki podwariant, który mówił też o podłączeniu się na węźle Warlubie. Myślę, że z mojej strony to tyle. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Czy generalna dyrekcja? Proszę bardzo, trzy minuty.

Dyrektor Departamentu Strategii i Studiów GDDKiA Agnieszka Bogucka:

To bardzo mało czasu, panie przewodniczący, a podniesionych zostało dużo spraw. Najpierw odniosę się do wypowiedzi pani dyrektor. Tak, zgadzamy się, na etapie studium korytarzowego analizujemy różne dane na pewnym poziomie ogólności, natomiast zawsze wszystkie one są takie same dla wszystkich korytarzy, tak że są one porównywalne. Jak już powiedziałam, z analizy wielokryterialnej wynika, że wariant północny uzyskał najmniejszą punktację.

Jeśli chodzi natomiast o udział społeczeństwa nie na etapie STEŚ, tylko na etapie studium korytarzowego, to było to prowadzone przez GDDKiA w sposób jawny i transparentny. Ponieważ wypowiadała się pani wójt z gminy Dragacz, dostaliśmy stanowisko, że są przeciwni korytarzowi 4. Na etapie studium korytarzowego był on oznaczony kolorem brązowym. To ten, który teraz państwo widzicie. W ogóle nie dostaliśmy natomiast stanowiska w tej kwestii od miasta Grudziądza.

Prezydent miasta Grudziądza Maciej Glamowski:

Mamy pismo z 18 maja 2021 r.

Dyrektor Departamentu Strategii i Studiów GDDKiA Agnieszka Bogucka:

Tak, ale konsultacje trwały do grudnia 2020 r. Mieliście państwo pełną informację. W momencie, kiedy wystosowali państwo do nas studium, byliśmy już na etapie dokumentacji, przygotowywania programu inwestycji, a może program był już zaakceptowany do STEŚ. Konsultacje trwały do końca 2020 r. i po tych konsultacjach został zrobiony raport. I tak, został wzięty pod uwagę głos samorządów, gmin czy innych interesariuszy, którzy się wypowiedzieli. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Szanowni państwo, kończąc, jako przewodniczący Komisji wystosuję pismo do pana ministra z prośbą o możliwość ponownego rozważenia tego wariantu, o którym dzisiaj rozmawiamy, w żaden sposób nie przesądzając o ostatecznej decyzji, rozumiejąc i uwzględniając kwestie, o których mówiła pani wójt, które są niezwykle istotne z punktu widzenia społecznego i gospodarczego gminy Dragacz, jak i Grudziądza, bo są to organizmy wzajemnie sprzężone. Wystosuję takie pismo, żeby decyzja, która była podjęta, na pewno niezadowalająca dla wszystkich, była przede wszystkim zrozumiała i dobrze przeanalizowana.

Bardzo serdecznie państwu dziękuję. Zamykam posiedzenie Komisji.